



भारत का राजपत्र

The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 125]

नई दिल्ली, बुहस्पतिवार, सितम्बर 14, 2000/भाद्र 23, 1922

No. 125]

NEW DELHI, THURSDAY, SEPTEMBER 14, 2000/BHADRA 23, 1922

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 14 सितम्बर, 2000

सं. टीएएमपी/18/99-एमओपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार अपने दिनांक 24 नवम्बर, 1998 के पूर्ववर्ती आदेश के अधिक्रमण में मोरमुगांव पत्तन न्यास के पोत-संबद्ध प्रभारों में संशोधित दक्षता-संबद्ध वृद्धि निर्धारित करता है।

अनुसूची

मामला सं० टीएएमपी / 18 / 99—एमओपीटी

मोरमुगांव पत्तन न्यास (एमओपीटी)

...

आवेदक

आदेश

(अगस्त, 2000 के 31वें दिन को पारित किया गया)

इस प्राधिकरण ने मोरमुगांव पत्तन न्यास में पोत-संबद्ध प्रभारों में दक्षता-संबद्ध वृद्धि निर्धारित करने के लिए 24 नवम्बर, 98 को एक आदेश पारित किया था। यह स्कीम 30 नवम्बर, 98 से लागू की गई थी। इस प्राधिकरण द्वारा प्रदत्त सूत्र के प्रचालन से प्राप्त अनुभव के आधार पर स्कीम को मूल्यांकन की विषयपरकता को कम करने और व्यावहारिक कठिनाइयों को दूर करने के लिए उन्नत किया जाना था।

2. गोवा खनिज अयस्क निर्यात संघ (जीएमओईए) ने सेवा पर लिए परामर्शदाता मैसर्स बिलिमोरिया एंड कंपनी द्वारा दिए गए सुझावों पर एक दक्षता—संबद्ध प्रशुल्क (ईएलटी) का प्रस्ताव किया था। जीएमओईए ने एमओपीटी के साथ बिलिमोरिया रिपोर्ट पर भी चर्चा की थी। हालांकि, बिलिमोरिया रिपोर्ट में दिए गए अधिकतम सुझाव एमओपीटी को सिद्धांत रूप में स्वीकार्य थे परंतु पत्तन ने यह अनुमति किया था कि राजस्व की दृष्टि से इस मॉडल को स्वीकार नहीं किया जा सकता। तदनुसार, एमओपीटी ने विभिन्न आकार के पार्सल की लदान दरों पर आधारित ईएलटी के नए सूत्र का सुझाव दिया, जिससे इसके राजस्व की वर्तमान स्तर पर रक्षा हो सकेगी।

3. जीएमओईए का एक प्रतिनिधिमंडल इस प्राधिकरण के अध्यक्ष को अपना अम्यावेदन व्यक्तिगत रूप से सौंपने के लिए उनसे 31 अगस्त, 99 को मिला था। एमओपीटी में एक संयुक्त सुनवाई 27 सितम्बर, 99 को आयोजित की गई थी। मात्र बिलिमोरिया रिपोर्ट पर चर्चा करने के लिए नहीं, बल्कि प्राप्त अनुमति के आलोक में प्रचालनगत ईएलटी स्कीम के सभी पहलुओं की समीक्षा करने के लिए एक संयुक्त सुनवाई आयोजित की गई थी।

4.1 दिनांक 10 अप्रैल, 2000 को आयोजित अपनी बैठक में प्राधिकरण ने जीएमओईएल, एमओपीटी, आईएनएसए इत्यादि के मतों पर विचार करते हुए ईएलटी स्कीम की समीक्षा की थी। एमओपीटी में पोत—संबद्ध प्रभारों संबंधी संशोधित ईएलटी स्कीम के संबंध में समग्र ध्यान दिए जाने के आधार पर इस प्राधिकरण ने निम्नलिखित निर्णय लिये थे:—

- (i) वर्तमान (प्रयोगिक) ईएलटी स्कीम से अर्जित राजस्व को सभी परिस्थितियों में रक्षा के लिए आधार नहीं माना जाना है।
- (ii) अंतिम सीमाएं एमओएचपी के इष्टतम प्राप्य कार्यनिष्पादन को ध्यान में रखकर निर्धारित की जाएंगी। अंतिम सीमाएं विगत कार्यनिष्पादन पर आधारित होंगी।
- (iii) अंतिम सीमाओं का निर्णय करने के लिए पिछले पांच वर्षों का औसत कार्यनिष्पादन आधार बनेगा। इसके अलावा, अंतिम सीमाएं पिछले पांच वर्षों के दौरान अनुकूल मौसम कार्यनिष्पादन (अर्थात् 1 अक्टूबर से 31 मई के बीच यात्रा करने वाले पोतों के संबंध में) से संबंधित आंकड़ों पर आधारित होंगी।

- (iv) अंतिम सीमा पिछले पांच वर्ष के कार्यनिष्ठादन पर आधारित औसत दैनिक लदान/उत्तराई पर आधारित होगी। अंतिम सीमा की प्रतिवर्ष नवीनतम वर्ष के आंकड़ों को शामिल करके और सबसे पुराने वर्ष के आंकड़ों को हटाकर समीक्षा की जाएगी।
- (v) यदि आवश्यक हुआ तो अंतिम सीमा की पोत-संबद्ध प्रभारों के संशोधन के समय समीक्षा की जाएगी।
- (vi) किसी भी कारण से गैर-कार्यचालन अवधियों को अंतिम सीमाओं के निर्धारण के लिए अथवा वास्तविक कार्यनिष्ठादन को मापने के लिए हटाया न जाए।
- (vii) समग्र पार्सल के लदान/उत्तराई में लिया गया समय आधार के परिकलन और वास्तविक कार्यनिष्ठादन स्तरों को मापने का मापदण्ड होगा।
- (viii) अंतिम सीमाओं और प्रोत्साहन/जुर्माना भुगतानों के लिए वास्तविक समय का परिकलन करते समय पोतान्तरण (अर्थात् मध्यधारा में टॉपिंग अप) के समय को शामिल करना आवश्यक नहीं हो। वस्तुतः, इस दृष्टि से यह संगत कारक नहीं होगा कि स्कीम की अवधि में केवल पोत के पत्तन में प्रवेश से लेकर उसके बर्थ से बाहर जाने का समय शामिल होता है।
- (ix) आदर्शतः ईएलटी स्कीम के अंतर्गत प्रोत्साहन या जुर्माना जहाजों के रुकने की लागत में बद्धतों अथवा वृद्धि से संबंधित होना चाहिए। तथापि, इसे व्यवहार में क्रियान्वित करना कठिन है, क्योंकि जहाज के रुकने की लागत विभिन्न कारकों के अनुसार अलग-अलग होती है। इसलिए, प्रोत्साहन/जुर्माने की दर कुल बर्थ दिवसों के लिए प्रभारों के प्रतिशत के रूप में व्यक्त की जाती रहेगी।
- (x) इस स्कीम में बर्थिंग-पूर्व के विलंबों (और, इसलिए लंगरगाह प्रभार भी) पर भी विचार किया जाएगा। तदनुसार, वापसी के समय में पोत के पत्तन में प्रवेश तथा कार्गो प्रचालन पूरा होने पर पत्तन से निर्गम की अवधि शामिल होगी।
- (xi) बर्थ किराया प्रभारों पर प्रोत्साहन/जुर्माना उपर्युक्त (x) में उल्लिखित वापसी समय संबंधी अंतिम सीमा के अनुसार निर्धारित किया जाएगा।
- (xii) प्रोत्साहन और जुर्माने की दरें बर्थ किराया प्रभार और लंगरगाह प्रभारों की समान प्रतिशतता होगी।

4.2 इस प्राधिकरण के उपर्युक्त निर्णय एमओपीटी को इस अनुरोध के साथ भेजे गए थे कि वे एक संशोधित ईएलटी स्कीम तैयार करने के लिए विगत पांच वर्षों के अपेक्षित आंकड़े भेज दें। प्राधिकरण → न्यूर्झ न्यूर्झ आईएनएसए और गोवा वाणिज्य एवं उद्योग मंडल को भी भेजे गए थे।

5.1 इसके प्रत्युत्तर में आईएनएसए ने पत्तन के कारण गैर-कार्यचालन अवधि को अंतिम सीमा के निर्धारण के लिए शामिल न किया जाए ।

5.2 निम्नलिखित तर्क के आधार पर यह प्राधिकरण वापसी के समय की अंतिम सीमा का निर्णय करते समय गैर-कार्यचालन अवधियों को शामिल करने का निर्णय पहले ही ले चुका है :-

‘जब अंतिम सीमाएं 5 वर्ष के पिछले औसत कार्यनिष्ठादान के आधार पर निर्धारित की जाती है, तब अधिक या कम असामान्य गैर-कार्यचालन अवधियों के प्रभाव को संतुलित कर लिया जाता है । इसके अलावा, जब तक औसत पिछले कार्यनिष्ठादान और वास्तविक कार्यनिष्ठादान, दोनों के आधार पर अंतिम सीमा का निर्णय करते समय असामान्य गैर-कार्यचालन अवधियों पर विचार किया जाता है, तब कोई आपत्ति नहीं होनी चाहिए । चूंकि, विगत में भी पत्तन के विरुद्ध बिजली कटौती जैसे बाह्य कारणों को असामान्य गैर-कार्यचालन अवधियों के रूप में माना जाता था, इसलिए यह प्रश्न उठता है कि बिजली आपूर्ति में सुधार के लिए पत्तन द्वारा किए गए प्रयासों और अतिरिक्त व्यय से उसमें सुधार होने पर श्रेय पत्तन को मिलना चाहिए । इसलिए, किसी कारणवश होने वाली गैर-कार्यचालन अवधियों को अंतिम सीमाओं और वास्तविक कार्यनिष्ठादान का निर्धारण करने के लिए शामिल किया जाना चाहिए ।

5.3 चूंकि, आईएनएसए द्वारा उठाए गए मुद्दों पर पहले ही विचार किया जा चुका है, इसलिए आईएनएसए के सुझाव पर आगे कोई कार्रवाई किए जाने की आवश्यकता नहीं है ।

6.1 प्राधिकरण द्वारा लिये गए निर्णयों पर अपनी सहमति सूचित करते हुए एमओपीटी ने कुछ मुद्दों पर आपत्ति व्यक्त की है और निम्नलिखित सुझाव दिए हैं :-

- (i) वर्तमान ईएलटी स्कीम से अर्जित राजस्व को सुरक्षा आधार के रूप में माना जाए ।
- (ii) प्रारंभ में, औसत कार्यनिष्ठादान के परिकलन के लिए पांच वर्षीय आंकड़े 1994-95 से 1998:99 (अक्टूबर से मई) तक की अवधि के लिए हो सकते हैं ।
- (iii) दो अलग-अलग पार्सलों द्वारा लदान/उत्तराई के लिए लिए जाने वाले समय की मानदण्डों के साथ अलग से तुलना की जानी है, क्योंकि विभिन्न पार्सलों में लदान करने वाले पोतों की संख्या प्रत्येक वर्ष बदलती रहती है ।
- (iv) वापसी का समय बर्थिंग विलंबों की बजाय बर्थिंग से लेकर बर्थ खाली करने तक के समय पर आधारित होगा । क्योंकि पोतों के बर्थिंग—पूर्व विलंब कार्गो के तैयार न रहने, पोतों के समूहीकरण, रात्रि नौकरी की कमी इत्यादि जैसे विभिन्न कारणों से होते हैं, जिन पर पत्तन का कोई नियंत्रण नहीं होता । इसी प्रकार, बर्थ पर कार्यनिष्ठादान को प्रभावित करने वाले कारणों, जोकि पत्तन के नियंत्रण में नहीं हैं, जैसे बेमौसमी वर्षा, बिजली की समस्याएं, ब्लास्टिंग न होना, सीमाशुल्क अनुमति, यदि कोई है, खराब हैच लदान योजना, कार्यपूर्ति प्रमाणपत्र जारी करना इत्यादि, को वापसी के समय के परिकलन में शामिल नहीं किया जाएगा ।

6.2 वर्तमान स्कीम के अंतर्गत अर्जित प्रोत्साहन के संबंध में एमओपीटी के तर्क में कोई औचित्य दिखाई नहीं देता। यदि उसे सुरक्षित किया जाना होता, तब यह प्राधिकरण जुलाई 1998 में अनुमोदित पोत—संबद्ध प्रभारों में 11% से अधिक की सीधे ही वृद्धि स्वीकृत कर देता।

6.3 एमओपीटी और प्रयोक्ता, दोनों पहले ही सहमति दे चुके हैं कि ईएलटी अनुकूल मौसम के लिए लागू होगा और अंतिम सीमा विगत पांच वर्षों के दौरान अनुकूल मौसम में कार्यनिष्पादन से संबंधित आंकड़ों पर आधारित होगी। चूंकि, संशोधित स्कीम 2000–01 के अनुकूल मौसम के दौरान लागू होगी, इसलिए मानदण्ड के परिकलन के लिए उससे पूर्ववर्ती पांच वर्ष के औसत को हिसाब में लिया जाएगा। तदनुसार, वर्ष 2000–01 के लिए स्कीम तैयार करने के वास्ते 1995–96 से 1999–2000 की अवधि के लिए आंकड़ों पर विचार किया जाएगा।

6.4 दो अलग आकार के पार्सल का लदान करने वाले पोत के संबंध में एमओपीटी का आपत्ति अनुचित है। जब तक अंतिम सीमा और वास्तविक कार्यनिष्पादन इस प्रकार मापा जाता रहेगा, तब तक सुधार/गिरावट में कोई विकृति नहीं होगी और दक्षता का परिणाम दिखाई देगा। दो अलग—अलग आकार के पार्सल का लदान करने वाले पोतों की संख्या में परिवर्तन से स्कीम पर कोई विशेष प्रभाव नहीं पड़ेगा क्योंकि ऐसे परिवर्तनों को पांच वर्षीय आंकड़ों में संतुलित कर दिया जाता है। तदनुसार, कुल समय ही अंतिम सीमा और वास्तविक कार्यनिष्पादन, दोनों को मापने का मापदण्ड होगा।

6.5 दो अलग आकार के पार्सल का लदान करने वाले पोतों से संबंधित उपर्युक्त कारणों से बर्थिंग—पूर्व विलंब और बर्थ पर होने वाले विलंब से संबंधित विभिन्न कारण पांच वर्षीय अवधि में ऐसे विलंब के औसत पर विचार करने से संतुलित हो जाते हैं। फिर भी, ऐसे विलंबों को वास्तविक कार्यनिष्पादन के मापन में भी शामिल किया जाएगा। इसलिए, ऐसे निर्धारण से एमओपीटी घाटे के स्थिति में नहीं रहेगा।

7. एमओपीटी ने विगत पांच वर्ष के अपेक्षित ब्योरे प्रस्तुत किए हैं, जिनका विश्लेषण किया गया है। यद्यपि, इस प्राधिकरण का ईएलटी के निर्धारण के लिए एक सामान्य फार्मूला निर्धारित करने का इरादा है, इसलिए परिणामों को समझने के लिए वर्ष 2000–01 के लिए एक विशेष स्कीम तैयार करने के वास्ते आंकड़ों का विश्लेषण किया गया है।

8. ईएलटी स्कीम की समीक्षा से उठे विभिन्न मुद्दों के संबंध में इस प्राधिकरण द्वारा पहले ही लिए गए निर्णयों और एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत आंकड़ों के आलोक में तथा समग्र ध्यान दिए जाने के आधार पर संशोधित स्कीम को निम्नवत् निर्धारित किया जाता है:—

- (i) यह स्कीम केवल अनुकूल मौसम अर्थात् 1 अक्टूबर और 31 मई के बीच यात्रा करने वाले पोतों के बर्थ सं 9 (एमओएचपी) पर प्रहस्तन किए जाने वाले लौह—अयस्क पोतों पर लागू होगी।

- (ii) इस स्कीम के प्रयोजनार्थ वापसी का समय पोत के पत्तन में प्रवेश के समय (अर्थात् पत्तन में रिपोर्टिंग केन्द्र पर आगमन पर पोत के लंगर डालने का समय) पर आरंभ होगा और कार्गो प्रचालनों के पूरा होने पर बर्थ से प्रस्थान के समय बंद हो जाएगा ।
- (iii) अंतिम सीमा अर्थात् किसी पोत के लिए मानदण्ड का निर्धारण नीचे दिए गए फार्मूले के प्रयोग द्वारा निर्धारित किया जाएगा :—

$$\begin{array}{ll} \text{अंतिम सीमा} & \mathbf{A} \\ (\text{पोत } X \text{ के लिए}) = & \text{-----} + C \\ & B \end{array}$$

जहाँ

A = बर्थ संख्या 9 पर (पोत X में) लादा गया टन भार ।

B = औसत दैनिक लदान दर (पिछले 5 वर्ष के आंकड़ों पर आधारित) पर परिकलित

बर्थ सं 9 पर प्रहस्तन किया गया कुल टन भार

बर्थ सं 9 पर पोतों द्वारा व्यतीत किया गया (सकल) कुल समय

C = बर्थिंग—पूर्व औसत रुकने का समय (पिछले 5 वर्ष के आंकड़ों पर आधारित)

- (iv) 'मानदण्ड अंतिम सीमा समय' तथा साथ ही वास्तविक निष्पादन के निर्धारण के लिए लदान में लगने वाले कुल समय पर तब विचार किया जाएगा जब कोई जहाज एक ही अथवा विभिन्न निर्धारितकों से दो विभिन्न पार्सलों का लदान करता है ।
- (v) यदि आवश्यक हो तो पोत—संबद्ध प्रभारों की आगामी समीक्षा के समय अंतिम सीमा की समीक्षा की जाएगी ।
- (vi) किसी जहाज के वास्तविक बर्थिंग—पूर्व निरोध समय के योग तथा बर्थ सं 9 पर वास्तव में लगे समय की तुलना 'मानदण्ड/अंतिम सीमा समय' से की जाएगी, जिसकी गणना उस जहाज के लिए उपर्युक्त (iii) के उल्लेखानुसार की जाएगी और यह देखा जाएगा कि क्या जहाज को बर्थ किराया प्रभार/लंगरगाह प्रभार में छूट दी जानी है, अथवा उसे पूरक बर्थ किराया प्रभार/लंगरगाह प्रभार का भुगतान करना है ।
- (vii) इस प्रकार निर्धारित 'मानदण्ड/अंतिम सीमा समय' से कम समय में वापसी यात्रा करने वाले पोतों पर निर्धारित दरों पर देय बर्थिंग—पूर्व निरोध अवधि के लिए सामान्य बर्थ किराया प्रभारों/लंगरगाह प्रभारों के 40% की दर पर पूरक बर्थ किराया प्रभार/लंगरगाह प्रभार अतिरिक्त रूप में लगाए जाएंगे ।
- (viii) यदि जहाज का वापसी समय इस प्रकार निर्धारित 'मानदण्ड/अंतिम सीमा समय' से अधिक होता है तो बर्थिंग—पूर्व निरोध अवधि के लिए विहित दरों पर देय किराया प्रभार/लंगरगाह प्रभार के 40% की दर से छूट दी जाएगी ।

(ix) पूरक बर्थ किराया/लंगरगाह प्रभार अग्रिम रूप से सामान्य बर्थ किराया/लंगरगाह प्रभार के साथ अनुमान के आधार पर देय होगा और यदि जहाज विहित वापसी समय की शर्त पूरी नहीं करता तो इसे वापस कर दिया जाएगा ।

9. पत्तन द्वारा भेजे गए आंकड़ों के आधार पर वर्ष 2000–01 के लिए अंतिम सीमा इस प्रकार होगी :

वर्ष 2000–01 के लिए मानदण्ड/अंतिम सीमा (दिनों में)	बर्थ सं0 9 पर लदान किया गया कुल टन भार =	1995–96 से 1999–2000 तक औसत दैनिक लदान दर
	वर्ष 1995–96 से 1999–2000 तक औसत दैनिक लदान दर	
	बर्थ सं0 9 पर लदान किया गया कुल टन भार =	
	1960 X 24	+ 2.83

10. यह नोट किया गया है कि वर्ष 1994–95 से 1999–2000 के दौरान औसत लदान दर में काफी सुधार हुआ है । जहाज द्वारा वर्ष पर लगने वाले कुल समय, बर्थ पर गैर-कार्यचालन समय तथा कार्यचालन समय में भी संगत कमी आई है । बहरहाल, यह देखा गया है कि बर्थ पर लगे कुल समय के प्रतिशत के रूप में गैर-कार्यचालन समय 40% पर लगभग स्थिर है । हम यह मानते हैं कि यदि इसके कारणों का विश्लेषण किया जाए और सभी संबंधितों द्वारा उपचारात्मक कार्रवाई की जाए तो यह एमओपीटी के लिए उपयोगी होगा ।

11.1 जब प्राधिकरण द्वारा कार्गो प्रहस्तन, भण्डारण एवं संपदा किराए प्रभारों में सामान्य संशोधन के प्रस्ताव पर विचार किया गया था तो जीएमओईए द्वारा एमओएचपी में श्रमिक उत्पादकता से संबंधित चालू प्रोत्साहन योजनाओं के विरोध में आंदोलन किया गया था । जीएमओईए ने कार्गो से संबंधित क्रियाकलापों के अंतर्गत श्रमिक प्रोत्साहन योजना पर व्यय मारित करने की प्रथा पर एतराज किया, क्योंकि इस योजना का उद्देश्य ईएलटी स्कीम (जो बर्थ किराया के बारे में है) के अंतर्गत अधिकतम लाभ सुनिश्चित करना था । एमओपीटी द्वारा दिए गए स्पष्टीकरण के आधार पर योजना के बारे में हमारी जांच से यह स्पष्ट हुआ कि श्रमिक उत्पादकता योजना 1988 से चालू थी, जबकि ईएलटी स्कीम की शुरूआत नवम्बर, 1998 में ही की गई थी । इसे देखते हुए इस बारे में एमओपीटी द्वारा यथाप्रस्तावित व्यय के आवंटन की वर्तमान प्रणाली स्वीकार कर ली गई ।

11.2 इस निर्णय के बावजूद यह बेहतर होगा कि ईएलटी योजना से अर्जित आय को एक साथ पृथक लेखा में रखा जाएगा । एमओएचपी में उत्पादकता सुधार हेतु किए गए सभी वृद्धिकारी व्यय को इस

खाते में डाला जाए, ताकि उत्पादकता में सुधार के पत्तन पर हुए प्रभाव की जानकारी मिल सके। अतः एमओपीटी ने संशोधित ईएलटी स्कीम की शुरूआत के साथ इस सुझाव को मानने का निर्णय लिया।

12.1 उपर्युक्त पैरा (8) में दी गई संशोधित ईएलटी स्कीम को इस प्राधिकरण के दिनांक 24 नवम्बर, 1998 के आदेश द्वारा अनुमोदित स्कीम के अधिक्रमण में एमओपीटी के दरों के मान में शामिल करने के लिए अनुमोदित किया जाता है।

12.2 यह संशोधित स्कीम 1 अक्टूबर, 2000 से लागू हो जाएगी।

12.3 एमओपीटी संशोधित स्कीम में निर्धारित सामान्य फार्मूले का प्रयोग करके पूर्ववर्ती पांच वर्ष के औसत आंकड़ों के आधार पर स्कीम को प्रतिवर्ष संशोधित करेगा। ऐसा करते समय, एमओपीटी संबंधित आंकड़े जीएमओईए को प्रस्तुत कर सकता है।

एस. सत्यम, अध्यक्ष

[विज्ञापन/3/4/143/2000/असा.]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS NOTIFICATION

New Delhi, the 14th September, 2000

No. TAMP/18/99-MOPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trust Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby prescribes a revised Efficiency Linked increase in the Vessel Related Charges of the Mormugao Port Trust in supersession of its earlier Order dated 24 November 1998, as contained in the Order appended hereto.

SCHEDULE**Case No.TAMP/18/99-MOPT****The Mormugao Port Trust**

...

Applicant**ORDER**

(Passed on this 31st day of August 2000)

This Authority passed an Order on 24 November 98 prescribing an efficiency linked increase in the Vessel Related Charges at the Mormugao Port Trust (MOPT). The Scheme was made effective from 30 Nov. 98. Based on the experience gained from operationalisation of the formulation given by this Authority, the Scheme was to be improved to reduce subjectivity of assessments and remove practical difficulties.

2. The Goa Mineral Ore Exporters' Association (GMOEA) proposed an Efficiency Linked Tariff (ELT) Scheme based on the suggestions made by M/s. Billimoria & Co., Consultants, engaged by it. The GMOEA had also reportedly discussed the Billimoria Report with the MOPT. While many of the suggestions given in the Billimoria Report were acceptable to the MOPT in principle, the Port felt that the model could not be accepted in toto on revenue considerations. Accordingly, the MOPT suggested a new formulation of ELT based on loading rates of different parcel sizes, which would protect its revenue at the existing level.

3. A delegation of the GMOEA met the Chairman of this Authority on 31 August 99 to make its representations in person. A Joint Hearing was held on 27 Sept. 99 at the MOPT. The Joint Hearing was set up to review all aspects of the ELT Scheme in operation in the light of the experience gained and not merely to discuss the Billimoria Report.

4.1. The Authority in its Meeting held on 10 April 2000 reviewed the ELT Scheme taking into consideration the views of GMOEA, MOPT, INSA, etc. Based on a collective application of mind, the following decisions were taken by the Authority relating to a revised ELT Scheme for Vessel Related Charges at the MOPT:

- (i). The revenue earning from the existing (experimental) ELT scheme is not to be taken as a base for protection under all circumstances.
- (ii). The cut off limits shall be set bearing in mind the optimum achievable performance of the MOHP. The cut off limits shall be based on past performance.
- (iii). Average performance for the past five years shall form the base to decide cut off limits. Further, the cut off limits shall also be based on the data relating to the fair season performance (i.e. for vessels sailing between 1 October and 31 May) during the last five years.
- (iv). The cut off limit shall be based on the average daily loading / unloading rate based on the past five years' performance. The cut off limit shall be reviewed each year by including the latest year's data and dropping the oldest year's data.
- (v). The cut off limit shall be reviewed, if necessary, at the time of revision of the vessel-related charges.

- (vi). The non-working periods due to any account need not be excluded either for fixing the cut off limits or for measuring actual performance.
- (vii). The total time taken for loading / unloading of the entire parcel shall, be the criterion to compute the base and to measure actual performance levels.
- (viii). The time taken for transhipment (i.e. topping up in stream) need not be considered while computing cut off limits and actual time for incentive / penalty payments. In fact, it will not be a relevant factor at all in view of the fact that the span of the scheme encompasses only the period from entry of the vessel into the port to its exit from the berth.
- (ix). Ideally, the incentive or penalty under the ELT scheme need be related to the savings or addition to the standing cost of ships. It is, however, difficult to implement it in practice, as the standing cost of ship varies depending on various factors. Therefore, the rate of incentive / penalty shall continue to be expressed as a percentage of charges for total berth days.
- (x). The scheme shall reckon with pre-berthing delays (and, therefore, anchorage charge) also. The turn around time, accordingly, shall encompass the period from entry of the vessel into the Port to its exit from berth on completion of cargo operation.
- (xi). The incentive / penalty on berth hire charges shall be prescribed with reference to cut off limits on turnaround time, as defined at (x) above.
- (xii). The rates of incentive and penalty shall be the same percentage of berth hire charges and anchorage charges.

4.2. The above mentioned decisions of the Authority were communicated to the MOPT with a request to furnish the requisite data for the past five years to enable formulation of a revised ELT Scheme. The decisions of the Authority were also communicated to the GMOEA, INSA and Goa Chamber of Commerce and Industry.

5.1. In response, the INSA suggested that non-working period on port's account should be excluded for fixing cut off limits.

5.2. Based on the following reasoning, this Authority has already decided not to exclude non-working periods while deciding the cut off limit for turn around time:

"When cut-off limits are fixed on the average past performance of 5 years the effect of high or low abnormal non-working periods is evened out. Besides, so long as the abnormal non-working periods are considered both, while deciding the cut-off limits on the basis of average past performance and the actual performance, there should be no objection. Since abnormal non-working periods due to external reasons such as power cuts, etc., were also being held, in the past, against the Port it stands to reason that any improvement therein due to the efforts and additional expenses by the Port for improving power supply should also go to their credit. The non-working periods due to any account need not, therefore, be excluded while fixing the cut off limits as also actual performance."

5.3. Since the point raised by the INSA has already been considered, no further action on the suggestions of the INSA is necessary.

6.1 While conveying its agreement with the decisions taken by the Authority, the MOPT has expressed its reservations on some of the issues and suggested as follows:

- (i). The revenue earning from the existing ELT Scheme is to be taken as a protective base.
- (ii). To start with, the data for five years for working out average performance can be for the period from 1994-95 to 1998-99 (Oct. to May).
- (iii). The time taken for loading / unloading by two different parcels is to be compared with the norms separately, since the number of vessels loaded into different parcels undergoes a change every year.
- (iv). The turn around time shall be based on berthing to unberthing time rather than berthing delays, since the pre-berthing delays for vessels are due to various reasons such as cargo not ready, bunching of vessels, absence of night navigation, etc., on which the Port has no control. Likewise, the factors which affect the performance at the berth but not controlled by the Port like unseasonal rains, power problems, deballasting, custom clearance if any, poor hatch loading plan, issuance of completion certificate, etc., shall be excluded while working out the turn around time.

6.2. There appears little justification in the MOPT argument for protection of the incentive earned under the existing scheme. If that was to be protected, this Authority would have sanctioned a straight increase higher than 11% in the Vessel Related Charges approved in July 1998.

6.3. It has already been agreed to by both the MOPT and users that the ELT will operate in fair season and the cut off limits will be based on the data relating to the fair season performance during the last five years. Since the revised scheme will come into operation during the fair season of 2000-01, the preceding five years' average is to be taken into account for arriving at the norms. Accordingly, the data for the period from 1995 - 96 to 1999 - 2000 is to be considered for formulating the scheme for the year 2000-01.

6.4. The objection of the MOPT about vessels loading two different parcel sizes is misplaced. So long as the cut off limit and actual performance is measured in like manner, the improvement / deterioration will not get distorted and will reflect the result of efficiency. The change in the number of vessels loading two different parcel sizes may not materially affect the scheme as such changes get evened out in the average of five year figures. Accordingly, the total time will be the criterion for the measurement of both cut off and actual performance.

6.5. For the reasons mentioned above relating to vessels loading two different parcel sizes, the various reasons for pre-berthing delay as well as delay at berth get evened out by considering the average of such delay in a five year period. In any case, such delays will also be included in measuring the actual performance. Therefore, such a prescription will not put the MOPT in a disadvantageous position.

7. The MOPT has furnished the requisite details for the past five years, which have been analysed. Even though the intention of this Authority is to prescribe a general formula for determination of an ELT, the data has been analysed for the specific Scheme to be formulated for the year 2000-01 to understand the results.

8. In the light of the decisions already taken by the Authority on the various issues that arose on a review of the ELT Scheme and the data furnished by the MOPT, and based on a collective application of mind, the revised Scheme is prescribed as follows:

- (i). The scheme will be applicable to iron ore vessels handled at Berth NO. 9 (MOHP) during the fair season only, i.e. vessels sailing between 1 October and 31 May.
- (ii). The turnaround time for the purpose of this scheme will commence from the time of entry of the vessel in the Port (i.e. the time a vessel anchors on arrival at the reporting station in the Port) and close at the time of departure from berth on completion of cargo operations.
- (iii). The cut off limit, i.e. the norm for any vessel will be determined using the formula given below:

$$\text{Cut off limit} \quad \quad \quad A \\ (\text{for ship X}) \quad = \quad \frac{\text{B}}{\text{C}}$$

Where

$$\begin{aligned} A &= \text{Tonnage loaded (into ship X) at berth No. 9} \\ B &= \text{Average daily loading rate (based on the past 5 years data)} \\ &\quad \text{calculated as} \end{aligned}$$

$$\frac{\text{Total tonnage handled at berth No. 9}}{\text{Total time (gross) spent by vessels at berth No. 9}}$$

$$C = \text{Average Pre-berthing detention (based on the past 5 years data).}$$

- (iv). For determining the ‘norm / cut off time’ as well as the actual performance, the total time taken for loading shall be considered when any vessel loads two different parcels by the same or different exporters.
- (v). The cut-off limit will be reviewed, if necessary, at the time of the next revision of vessel – related charges.
- (vi). The aggregate of actual pre-berthing detention time suffered by a vessel and the total time actually spent by the vessel at Berth No. 9 will be compared with the ‘norm / cut off time’ computed in the manner set out at (iii) above for that vessel to determine whether the vessel is entitled to a rebate in berth hire charges / anchorage charges or has to pay supplementary berth hire charges / anchorage charges.
- (vii). Supplementary berth hire charges / anchorage charges @ 40% of the normal berth hire charges / anchorage charges for the pre-berthing detention period, payable at the prescribed rates shall be levied, in addition, on the vessels which turnaround in a lesser time than the ‘norm / cut off time’ so determined.
- (viii). A rebate @ 40% of the normal berth hire charges / anchorage charges for the pre-berthing detention period, payable at the prescribed rates, shall be granted if the turnaround time of the vessel exceeds the ‘norm / cut off time’ so determined.
- (ix). Supplementary berth hire / anchorage charges shall be payable in advance along with the normal berth hire / anchorage charges on an estimated basis and will be refunded if the vessels does not achieve the stipulated turn around time.

9. On the basis of the data furnished by the Port, the cut off limit for the year 2000-01 will be as follows.

Norm / Cut off limit for 2000-01 (in days)	Tonnage Loaded at Berth No. 9 = _____	Average pre-berthing detention during 1995-96 & 1999-2000
	Average daily loading rate during 1995-96 to 1999-2000	
	Tonnage Loaded at Berth No. 9 = _____ 1960 X 24	+ 2.83

10. It has been noted that the average loading rate has improved considerably during 1994-95 --- 1999-2000. There has also been a corresponding reduction in the total time spent at berth by vessels, non-working time at berth and net working time. However, it has been observed that the percentage of non-working time to total time spent at berth remains almost constant at around 40% We feel, it will be useful for the MOPT if the reasons for this are analysed and remedial action is taken by all concerned.

11.1. The issue of an incentive scheme relating to labour productivity in operation at the MOHP was agitated by the GMOEA, when the proposal for general revision of charges for cargo handling, warehousing and estate rentals was considered by the Authority. The GMOEA objected to the practice of charging the expenditure on labour incentive scheme under the cargo related activity since the scheme was to ensure maximum benefit under the ELT scheme (which is on berth hire). Our scrutiny of the scheme based on the clarifications provided by the MOPT revealed that the labour incentive scheme had been in vogue since 1988 whereas the ELT scheme was introduced only in November 1998. That being so, the existing system of allocation of expenditure in this regard was accepted as proposed by the MOPT.

11.2. Notwithstanding this decision, it will be a better practice if income earned from the ELT scheme is kept aside in a separate account altogether. All incremental expenditure incurred by the Port to improve productivity at the MOHP may be debited to this account so that a clear picture of the net impact on the port as a result of productivity improvements can emerge. The MOPT is, therefore, required to adopt this suggestion alongwith introduction of the revised ELT scheme.

12.1. The revised ELT Scheme as given in para (8) above is approved for inclusion in the Scale of Rates of the MOPT in supersession of the Scheme approved by this Authority's Order dated 24 Nov. 98.

12.2. The revised Scheme shall come into effect from 1 October 2000.

12.3. The MOPT shall revise the Scheme every year based on the preceding five years' average data by applying the general formula prescribed in the revised Scheme. While doing so, the MOPT may furnish the relevant figures to the GMOEA.

S. SATHYAM, Chairman

[ADVT/III/V/143/2000/Exty]

